

Der Großraum Hamburg - Genese sowie aktuelle Probleme der Planung und ihrer Realisierung

Oberbeck, Gerhard

Veröffentlicht in:
Jahrbuch 1992 der Braunschweigischen
Wissenschaftlichen Gesellschaft, S.25-28



Verlag Erich Goltze KG, Göttingen

GERHARD OBERBECK, Ellerbek

Der Großraum Hamburg – Genese sowie aktuelle Probleme der Planung und ihrer Realisierung

Braunschweig, 20. März 1992*

Der Großraum Hamburg besteht aus dem Stadtstaat und den angrenzenden niedersächsischen sowie schleswig-holsteinischen Gemeinden. Damit ist jene Region charakterisiert, in der Siedlung, Wirtschaft und Verkehr von Hamburg abhängig sind oder von dieser Stadt entscheidend bestimmt werden. Hinsichtlich der Ausdehnung handelt es sich um einen Kreis, der über einen Radius von etwa 40 km verfügt. Dieser entspricht im wesentlichen dem Nahverkehrsbereich der öffentlichen Verkehrsmittel Hamburgs, geht aber an einigen Stellen darüber hinaus.

Das Gesamtareal dieses Raumes beläuft sich auf etwa 5050 km², wobei zu betonen ist, daß auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg nur rund 750 km² entfallen. Die Bevölkerungszahl im Großraum ist mit 2,7 Millionen (1992) anzusetzen; etwa 1,65 Millionen entfallen dabei auf Hamburger Gebiet. Von den rund 1 Million Einwohnern des Umlandes sind mehr als zwei Drittel im Gebiet nördlich der Elbe und nur knapp ein Drittel südlich des Stromes zu lokalisieren.

Die geographisch-genetische Analyse läßt erkennen, daß sich die Entwicklung Hamburgs vom Mittelalter bis in das 19. Jahrhundert vor allem auf den Geestrücken und in den Flußmarschen nördlich der Elbe vollzog. Dementsprechend ergab sich als „natürliches“ Hinterland der Stadt der Bereich des heutigen Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns; die Bedeutung Niedersachsens war von jeher geringer.

Einen wesentlichen Aufschwung bescherte Hamburg während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Anlage des Hafens südlich der Elbe sowie – besonders auch im 20. Jahrhundert – die Industrialisierung. Das planerisch und letztlich auch wirtschaftlich einschneidendste Ereignis war das Groß-Hamburg-Gesetz von 1937, das die noch heute bestehende Grenzziehung festlegte. Es bestimmte die Gebietsteile, die vom damaligen Preußen an Hamburg abgegeben wurden, nämlich die Stadtkreise Altona, Harburg und Wandsbek sowie 27 Gemeinden der Landkreise Stormarn, Pinneberg, Harburg und Stade. Hingegen trat Hamburg von seinem Areal die Stadt Geesthacht, die Gemeinden Großhansdorf und Schmalenbeck, Cuxhaven, Neuwerk sowie fünf Gemeinden des Amtes Ritzebüttel ab. Damit vergrößerte sich das hamburgische Gebiet auf 74.500 ha, d.h. um fast 33.000 ha. Die Bevölkerungszahl stieg um 407.000 Einwohner auf 1,68 Millionen an.

Der Ausbruch des zweiten Weltkrieges 1939 und die schwerwiegenden Zerstörungen von Wohn- und Industrievierteln sowie weiten Teilen des Hafens machten alle Planungsvorhaben zunichte. Hinzu kam nach 1945 die Zonengrenzziehung und später die

* Vortrag vor der Plenarversammlung der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft (Zusammenfassung)

hermetische Abtrennung zur DDR. Hamburg verlor damit wirtschaftlich sein östlich gelegenes Absatzgebiet; die ost-west-verlaufenden Verkehrslinien wurden nahezu bedeutungslos. Die Umorientierung führte notgedrungen zu einem verstärkten Ausbau der Nord-Süd-Achsen. Dennoch konnte die Lücke des Autobahnnetzes im Sinne einer für den Hafenanschluß wichtigen Südverbindung erst 1960 – bei Hannover – geschlossen werden.

Die Basis für den Wiederaufbau und die Weiterentwicklung Hamburgs bildete nach dem zweiten Weltkrieg der Aufbauplan, der 1960 von der Bürgerschaft, dem hamburger Parlament, verabschiedet wurde. Die für 1985 erwartete Einwohnerzahl von 2,2 Millionen konnte nie erreicht werden. Im Gegenteil: einem Anstieg der Bevölkerung auf einen Maximalwert von 1,86 Millionen (1964) folgte ein ständiger Schwund von 8000 bis 12.000 Menschen pro Jahr mit dem Ergebnis, daß gegen Ende der achtziger Jahre die Stadt unter 1,6 Millionen Einwohner zählte. Erst die Öffnung der Grenzen im Osten und die Vereinigung der „alten“ Bundesrepublik mit den neuen Bundesländern führten zu einer erneuten Zunahme der Bevölkerung. Wenn die Stadt heute (1992) wieder der Einwohnerzahl von 1,7 Millionen zustrebt, so ist dies u.a. auch dem Problem der Asylanten, Aussiedler und Wirtschaftsflüchtlinge zuzuschreiben, auf das hier nicht näher eingegangen werden soll.

Die Planung von Hamburg und seinen Randgebieten in den benachbarten Bundesländern zeichnete sich in form von Entwicklungsachsen ab, deren Konzept im Prinzip auch gegenwärtig noch Gültigkeit besitzt. Im einzelnen handelt es sich um folgende Achsen und deren Endpunkte:

1. Hamburg – Pinneberg – Elmshorn (Nordwest)
2. Hamburg – Kaltenkirchen (Nord)
3. Hamburg – Bad Oldesloe (Nordost)
4. Hamburg – Schwarzenbek (Ost)
5. Hamburg – Geesthacht (Ost)

Südlich der Elbe wurden die drei Satellitenstädte Buxtehude, Winsen an der Luhe und Buchholz in der Nordheide mit einbezogen und seit 1969 zu den folgenden drei Achsen ergänzt:

6. Hamburg-Harburg – Buxtehude – Stade
7. Hamburg-Harburg – Bucholz i. d. Nordheide
8. Hamburg-Harburg – Lüneburg

Die für den Großraum vorrangigen Planungsprojekte wurden seit dem Beginn der sechziger Jahre in Angriff genommen. Ziel war es, nicht nur den Hafen und seine wirtschaftlich-technischen Gegebenheiten, sondern vor allem den industriellen und den Energiesektor leistungsfähiger zu gestalten. Ferner ging es um eine Verbesserung der Wohnmöglichkeiten der Bevölkerung, auch unter der Perspektive einer geringeren Umweltbelastung.

Ein Teil dieser Pläne ist inzwischen abgeschlossen worden. Hierzu gehören:

Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken über Lüneburg nach Hannover und über Buchholz nach Bremen,

Bau des Güterbahnhofs Meckelfeld-Maschen,
 Bau des Elbeseiten-Kanals (damals Nord-Süd-Kanal),
 Bau der beiden Oberwassersammler „Nordheide“ und „West“,
 Bau des Elbtunnels und der Autobahn „westliche Umgehung“; – der 1975 in Betrieb
 genommene Verkehrsweg genügt mit seinen drei Tunnelröhren schon seit 1985
 nicht mehr den Anforderungen. Der Bau einer vierten Röhre wird verlangt und
 ist geplant.

Der Bau des Flughafens Kaltenkirchen, der bereits in den siebziger Jahren eröffnet
 werden sollte, wurde leider niemals ernsthaft in Angriff genommen: ein schwerwie-
 gender Fehler.

Der Bau eines Tiefwasser-Vorhafens Neuwerk ist ebenfalls nicht über Vorüber-
 legungen hinausgekommen, vor allem auch im Hinblick auf Umweltbelastungen.

Insgesamt war es Ziel dieser Planung, die periphere Lage des Großraumes Ham-
 burg innerhalb der „alten“ Bundesrepublik Deutschland zu verbessern und die Region
 in wirtschaftlicher Hinsicht konkurrenzfähig zu erhalten. Die Entwicklung der letzten
 zwei Jahre, der Fall der Grenze zur ehemaligen DDR und Kontakte zu den neuen
 Bundesländern haben die Verhältnisse grundsätzlich geändert. Für Hamburg ergibt
 diese Tatsache, daß die alten West-Ost-Verbindungen wiederbelebt und das ehemalige
 Hinterland neu erschlossen werden.

In welchem Umfange besonders für die Verkehrswege Renovierungen, Um- und
 Neugestaltungen vorzunehmen sind, wurde bereits im April 1990 in der Akademie für
 Raumforschung und Landesplanung aufgezeigt. Im einzelnen handelt es sich um:

1. Schienenverkehr (Ausbauten)

- a) Hamburg – Lübeck – Rostock – Stralsund
- b) Hamburg – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin
- c) Hannover – Wolfsburg – Stendal – Berlin
- d) Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Dessau – Leipzig
- e) Wolfsburg – Magdeburg

2. Straßenverkehr (Aus- und Neubauten)

- a) Lübeck – Rostock – Stralsund – Saßnitz
- b) Uelzen – Dömitz (neue Elbbrücke 1992) – Ludwigslust – Wismar
- c) Ludwigslust – Wittenberge – Stendal – Magdeburg – Halle
- d) Vienenburg – Bad Harzburg – Quedlinburg

3. Binnenschiffsverkehr

Aktivierung der Elbeschifffahrt, wobei der 1976 eröffnete Elbseiten-Kanal in stär-
 kerem Maße als bisher genutzt werden wird.

Für den Großraum Hamburg ist festzuhalten, daß es sich nicht nur um einen Wirtschafts-
 standort mit Hafenorientierung, sondern vor allem um einen Industriebereich mit
 besonderen Schwerpunkten handelt, die ihre Dependancen besonders auch in Sachsen-
 Anhalt und in Mecklenburg-Vorpommern zu stützen haben. Daß diese Aufgaben unter
 den heutigen, von strukturellen Schwierigkeiten – besonders im östlichen Bereich –

belasteten Gegebenheiten nur mit großer Finanzkraft zu bewältigen sind, ist sicherlich Hamburgs besondere Verpflichtung. Positiv in dieser Hinsicht ist, daß die Hansestadt eine Zentrale mit „Monopolfunktion“ darstellt, die besondere Bereiche wie Bank- und Versicherungswesen, Verwaltung, Kultur, Medien und Verlagszentren umfaßt.

Insgesamt ist herauszustellen, daß Hamburg seine damalige Funktion als Mittler von Verkehr und Wirtschaft vom westlichen zum östlichen Kulturraum wiedererlangt hat oder zumindestens wieder anstrebt.

Literatur

1. *Braun, A.*: Hamburg-Uhlenhorst: Entwicklungen und Sozialstruktur eines citynahen Wohnquartiers. In: *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg*, Bd. **59**, 1972.
2. *Braun, P.*: Die sozialräumliche Gliederung Hamburgs. In: *Weltwirtschaftliche Studien aus dem Institut für europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg*, Heft 10, **1968**.
3. *Deutscher Planungsatlas, Band 8: Hamburg*. Herausgeber: Akademie für Raumforschung und Landesplanung der Freien und Hansestadt Hamburg. Baubehörde. – Hannover 1978.
4. *Oberbeck, G.*: Erholungs- und Grünflächen im Großraum Hamburg – ihre Abhängigkeit von Entwicklung und Planung. In: *Städtisches Grün in Geschichte und Gegenwart. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Forschungs- und Sitzungsberichte) Band 101* (1975).
5. *Oberbeck, G.*: Der Großraum Hamburg. Entwicklung und Planung unter besonderer Berücksichtigung von Industrie und Hafen. In: *Berichte zur deutschen Landeskunde*, Band **53**, Heft 2 (1979).
6. *Oberbeck, G.*: Verkehrsentwicklung und Planung im Großraum Hamburg. In: *Siedlungsforschung, Archäologie – Geschichte – Geographie*, **4** (1986).
7. *Oberbeck, G.*: Zielkriterien administrativer Raumgröße und Abgrenzung. In: *Behördliche Raumorganisation seit 1800. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Forschungs- und Sitzungsberichte)*, Band **171** (1988).
8. *Oberbeck, G.*: Städtische Siedlung, Wirtschaft und Planung in Vergangenheit und Gegenwart (Hamburg). In: *Joachim Jungius – Gesellschaft der Wissenschaften Hamburg, Jahresbericht 1990*.
9. *Oberbeck, G.*: Naturgeographische Gegebenheiten im Bereich der Elbe – ihre Bedeutung für Siedlung, Wirtschaft und Verkehr. In: *Die Elbe – ein Lebenslauf. Katalog zur Ausstellung des Deutschen Historischen Museums in Dresden, Hamburg und Prag*. Berlin 1992.

Prof. Dr. G. Oberbeck
Ginsterweg 4 · W2087 Ellerbek